DZIENNIK URZĘDOWY
Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy

Bydgoszcz, dnia 1 maja 1953 | Nr 9 | Poz. 35 — 41

TREŚĆ:

CZĘŚĆ I — PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE

35

UCHWAŁA Nr 24/169
Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy
z 21. 4. 1953

w sprawie przymusowego odmuszania obiektów na terenie województwa bydgoskiego w 1953

Na podstawie art. 16 ustawy z dnia 20 marca 1950 o terenowych organach jednolitej władzy państwowej (Dz. U. R. P. Nr 14, poz. 130) — celem zapobieżenia występowaniu ostrych chorób zakaźnych, przenoszonych przez muchy, a w szczególności — chorobie Heine Medina, durowi brzusznemu, czerwonce oraz biegunce letniej dzieci i niemowląt — art. 10, Nr 1, lit. c ustawy z dnia 21 lutego 1935 o zapobieganiu chorobom zakaźnym i ich zwalczaniu (Dz. U. R. P. Nr 27, poz. 198) oraz zarządzenia Ministra Zdrowia, zawartego w instrukcji Nr 18/53 z dnia 3 kwietnia 1953 w sprawie przymusowego odmuszania w okresie od 15 maja do 15 sierpnia 1953 — Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy

uchwala:

ZARZĄDZENIE

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w oparciu o instrukcję Ministra Zdrowia 18/53 z dnia 3 kwietnia 1953 w sprawie akcji odmuszania w 1953 — zarządza co następuje:

1. Ustalić obowiązek jednorazowego, przymusowego odmuszania w okresie od 15 maja do 15 sierpnia 1953 obiektów położonych na terenie województwa bydgoskiego wszelkiego rodzaju lokali i pomieszczeń zajętych na:
   a) szpitale, sanatoria, przychodnie, szkoły, przedszkola internaty, żłobki i inne zakłady dla młodzieży i dzieci;
   b) miejsca wyrobu i obiegu artykułów żywnościowych, jak: stołówki, zakłady gastronomiczne, mleczarnie, zlewnie i rozlewnie mleka, bary mleczne, rzeźnie, masarnie i sklepy z artykułami spożywczymi;
   c) hotele robotnicze i zakłady przemysłu hotelarskiego;
   d) stajnie obory, szalety publiczne oraz gospodarstwa PGR i spółdzielnie produkcyjne.
2. Odmuszanie przeprowadzi przedsiębiorstwo państwowe podległe Zarządowi Dezynfekcji, Dezynsekcji i Deratyzacji „Derodinsekcja“ przez swój Okręgowy Zakład Nr 1 w Gdańsku-Wrzeszczu, ul. Barlickiego 8, tel. 426-31.
3. W terminie do dnia 30 kwietnia 1953 Prezydia Powiatowych i Miejskich oraz Dzielnicowych Rad Narodowych (Wydział Zdrowia) sporządzą i prześlą terenowo właściwym Okręgowym Zakładom PP „Derodinsekcja“ wykazy obiektów podlegających przymusowemu odmuszaniu oraz doręczą zawiadomienie o umieszczeniu obiektów na wykazie ich użytkownikom.
4. Koszty odmuszania według obowiązującego cennika zatwierdzonego przez Ministerstwo Zdrowia, ponoszą użytkownicy (zarządcy) obiektów poddanych obowiązkowi odmuszania, a mianowicie:
   a) za pierwsze 40 m^2 — ryczałt 30 zł (łącznie z materiałem);
   b) za każdy następny metr — 0,30 zł;
   c) Panstwowe Gospodarstwa Rolne, które dostarczą środków trujących, ponoszą opłatę robocizny za 1 m^2 — 0,18 zł jak i dalsze następne.
5. Szczegółowe terminy odmuszania poszczególnych obiektów w poszczególnych miejscowościach, wskazanych w niniejszym zarządzeniu ustala Okręgowy Zakład Nr 1 PP „Derodinsekcja“, zawiadamiając o tym użytkownika (zarządcę) obiektu na 7 dni przed rozpoczęciem odmuszania.
6. Przedstawiciel Okręgowego Zakładu Nr 1 (kierownik kolumny odmuszania) wyda na miejscu odmuszania w obiektach odmuszanych odpowiednie i niezbędne zalecenia zmierzające do ochrony mienia przed możliwością ewentualnego zniszczenia lub uszkodzenia go.
7. Akcja odmuszania będzie kontrolowana przez organa sanitarne terenowej władzy państwowej.
8. Winni niezastosowania się do przepisów niniejszego zarządzenia podlegać będą karze, przewidzianej w obowiązujących przepisach prawnych.

Za Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej:

E. Orsztynowicz — Sekretarz Prezydium
M. Lipert — Przewodniczący Prezydium

36

ZARZĄDZENIE
Dyrektora Okręgowego Urzędu Miar w Łodzi
z 27 marca 1953

w sprawie następczej legalizacji narzędzi mierniczych w roku 1953 w powiatach Wyrzysk, Toruń, Brodnica, Rypin, Włocławek, Świecie, Inowrocław Żnin i Sępólno.

Na podstawie art. 24 dekretu o organach administracji miar oraz o miarach i narzędziach mierniczych z dnia 19. 4. 1951 (Dz. U. R. P. Nr 26, poz. 195, 1951) oraz art. 12 tego dekretu uzupełnionego zarządzeniem Przewodniczącego PKPG

z dnia 10. 8. 1951 ogłoszonego w Monitorze Polskim z dnia 29. 8. 1951 Nr A-76, poz. 1054, jak również na podstawie art. 20 dekretu o miarach z dnia 8. 2. 1919 (Dz. U. R. P. r. 1928 Nr 72, poz. 661) i art. 10 statutu urzędów miar (Dz. U. R. P. Nr 74, poz. 429 z 1919) zarządzam w 1953 następczą legalizację narzędzi mierniczych według następującego planu:

VII. W powiecie Brodnica:

1. w miejscowości Wrocki od dnia 27 czerwca do 1 lipca 1953 dla gminy Wrocki,
2. w miejscowości Nieżywięc od dnia 4 do 9 lipca 1953 dla gminy iNezywięc,
3. w miejscowości Bobrowo od dnia 13 do 17 lipca 1953 dla gminy Bobrowo,
4. w miejscowości Jabłonowo od dnia 20 do 29 lipca 1953 dla gminy Jabłonowo I i Jabłonowo II,
5. w miejscwości Brodnica od dnia 1 do 20 sierpnia 1953 dla miasta Brodnica i gmin Brodnica i Jastrzębie,
6. w miejscowości Zbiczno od dnia 25 do 27 sierpnia 1953 dla gminy Zbiczno,
7. w miejscowości Pokrzydowo od dnia 29 sierpnia do 1 września 1953 dla gminy Pokrzydowo,
8. w miejscowości Brzozie od dnia 3 do 5 września 1953 dla gminy Brzozie Pol.,
9. w miejscowości Rodoszki od dnia 9 do 14 września 1953 dla miasta Górzno oraz gmin Grążawy i Ruda.

VIII. W powiecie Włocławek:

1. w miejscowości Przedecz od dnia 1 do 4 lipca 1953 dla miasta i gminy Przedecz,
2. w miejscowości Chodecz od dnia 8 do 10 lipca 1953 dla miasta i gminy Chodecz,
3. w miejscowości Lubień od dnia 14 do 20 lipca 1953 dla miasta Lubień i gmin Lubień i Kłóbka,
4. w miejscowości Kowal od dnia 24 do 27 lipca 1953 dla miasta Kowal i gmin Kowal i Baruchowo,
5. w miejscowości Choceń od dnia 30 lipca do 5 sierpnia 1953 dla gmin Śmiłowice i Pyszkowo,
6. w miejscowości Lubraniec od dnia 8—17 sierpnia 1953 dla miasta Lubraniec i gminy Płuski,
7. w miejscowości Brześć Kujawski od dnia 20 do 27 sierpnia 1953 dla m. Brześć Kuj. i gmin Wieniec i Falborz.

IX. W powiecie Żnin:

1. w miejscowości Janowiec od dnia 4 do 10 sierpnia 1953 dla miasta Janowiec i części gminy Janowiec,
2. w miejscowości Rogowo od dnia 13 do 20 sierpnia 1953 dla gminy Rogowo,
3. w miejscowości Gąsawa od dnia 22 do 26 sierpnia 1953 dla gminy Gąsawa,
4. w miejscowości Żnin od dnia 29 sierpnia do 9 września 1953 dla gminy Żnin Wschód i części gminy Żnin Zachód oraz dla miasta Żnin,
5. w miejscowości Ustaszewo od dnia 12 do 14 września 1953 dla reszty gminy Żnin Zachód i reszty gminy Janowiec,
6. w miejscowości Żarczyn od 16 do 18 września 1953 dla gminy Żarczyn.

W myśl art. 20 dekretu o miarach Prezydia Miejskich i Gminnych Rad Narodowych obowiązane są:

1. ogłosić o czasie i miejscu, w których ma się odbywać planowa legalizacja narzędzi mierniczych dla danej gminy,
2. dostarczyć dla czynności urzędowych odpowiedniego pomieszczenia,
3. okazywać wszelką pomoc i współdziałanie pracownikom legalizacyjnym przy pełnieniu przez nich czynności na terenie gminy.

Winni stosowania lub przechowywania we wszystkich gałęziach gospodarki narodowej narzędzi mierniczych nielegalizowanych, nielegalnych lub nierzetelnych będą karani grzywną i aresztem w myśl postanowień art. 19 dekretu o organach administracji miar oraz o miarach i narzędziach mierniczych z dnia 19. 4. (DURP Nr 26, poz. 195 z r. 1951).

Dyrektor Okręgowego Urzędu Miar w Łodzi

T. Wierzbiński

37

ZARZĄDZENIE

z 15. III. 1953

w sprawie śluzowania statków na drodze wodnej Wisła—Odra, kanale Warta—Gopło, kanale Górno-Noteckim, Nogacie, Wiśle Gdańskiej i Elbląskiej oraz na kanale Warmińskim.

Na podstawie art. 78 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Mon. Pol. Nr A-87 z 1952 poz. 1368) Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych w Poznaniu wprowadza następujący regulamin śluzowania dla dróg wodnych wymienionych w nagłówku:

1. Statek, zbliżający się do kanału śluzowego winien oznajmić swe przybycie sygnałem dźwiękowym (jeden długi dźwięk) na 5 minut przed wejściem do kanału.
2. Statkom nie wolno bez zgody dyżurnego ruchu na śluzie zbliżać się na bliższą odległość niż 100 m ani ustawić się w sposób utrudniający ruch innych statków.
3. Dyżurny ruchu decyduje, kiedy statek moze wjechać do komory śluzowej. Statek może wjechać do komory śluzowej dopiero po ustawieniu na śluzie sygnału otwarcia śluzy (znak Nr 15).
4. W wypadku zamkniętego wjazdu do śluzy (znak Nr 13) statek po oddaniu sygnału dźwiękowego (trzy krótkie dźwięki) — winien zatrzymać się w kanale śluzowym po prawej stronie śluzy w kolejności za znajdującymi się w kanale statkami.
5. W czasie przebywania statku w komorze śluzowej lub na kanałach śluzowych kierownicy statków muszą podporządkować się dyżurnemu ruchu na śluzie.
6. W czasie postoju w kanale śluzowym statek winien być przycumowany w sposób zapewniający całkowite bezpieczeństwo ruchu na szlaku.
7. Śluzowanie statków w zasadzie odbywa się według kolejności przybycia do śluz z wyjątkiem.
   a) statków ratowniczych,
   b) statków wiozących komisję wyższych władz państwowych,
   c) statków pasażerskich linii żeglownych.

   Dyżurny ruchu na śluzie może wyjątkowo zmienić kolejność śluzowania, jeżeli tego wymaga ciągłość lub bezpieczeństwo ruchu na drodze wodnej.
8. Kierownik statku lub pociągu holowniczego obowiązany jest zgłosić przed lub w czasie śluzowania dyżurnemu ruchu na śluzie dane, dotyczące śluzowanych jednostek celem wpisania ich do dziennika ruchu na śluzie.
9. Do dziennika ruchu na śluzie zapisuje się:
   a) nazwę wzgl. numer rejestr. statku,
   b) nazwę przedsiebiorstwa,
   c) tonaż rejestr. dla jednostek bez własnego napędu lub moc maszyny w KM dla jednostek z własnym napędem,
   d) kierunek ruchu (w górę, w dół),
   e) adnotacje w sprawie opłat za śluzowanie (ryczałtem wzgl. Nr kwitu i śluza, o ile opłata została pobrana na miejscu).
10. Wjazd statku z kanału do śluzy może nastąpić z zachowaniem przewidzianej kolejności dopiero po ukazaniu się sygnału otwarcia śluzy (znak Nr 15). Wszystkie statki powinny wjeżdżać do śluzy i wyjeżdżać z niej zupełnie wolno.

    Statki żaglowe winny opuszczać żagle co najmniej w odległości 200 m przed śluzą.
11. Przed wjazdem statku do śluzy powinny być usunięte wszelkie przedmioty wystające poza burtą statku, jak kotwice, wiosła, bosaki, pomosty do wchodzenia itp.
12. Statki o nieodpowiednich wymiarach lub zbyt wielkim zanurzeniu nie mogą być wpuszczane do śluzy.

    Statki i łodzie z brutochronami żelaznymi lub drewnianymi obitymi żelazem, mogą być wpuszczane do śluzy jedynie po zaopatrzeniu z zewnątrz obu burt w podłużne

liny o dostatecznej mocy lub w obijaki z drzewa, korka lub lin, wymieszczone za burty.

13. Statki lub łodzie załadowane materiałami wybuchowymi nie mogą być śluzowane łącznie z innymi statkami lub łodziami.

14. Podczas śluzowania statki winny być odpowiednio mocno przycumowane, odległość pomiędzy burtami jednostek znajdujących się w komorze winna być nie mniejsza niż 10 cm.
W czasie śluzowania na statkach winna się znajdować pełna załoga, maszyny statków podczas pobytu w śluzie winny być zatrzymane.
Śluzowanie statków winno się odbywać z zachowaniem należytej ostrożności celem uniknięcia uderzeń o wrota i ściany śluzy.

15. Dyżurni ruchu na śluzie przed wpuszczeniem do komory śluzowej lub wypuszczaniem wody z komory winni uprzednio stwierdzić należyte zacumowanie statków. Do obowiązków obsługi należy m. in. udzielanie pomocy śluzowanym obiektom przez przyjmowanie cum oraz w wypadku konieczności zarzucania cum na pal cumowy znajdujący się na górze ścian komory śluzowej.
Wprowadzanie i wyprowadzanie statków przez obręb śluzy należy do obowiązku załogi statków.

16. Statki o powierzchni do 20 m² włącznie oraz statki i łodzie sportowe i rybackie bez względu na ich powierzchnię mogą być śluzowane jedynie przy sposobności śluzowania innych statków, o ile to nie jest połączone ze szkodą dla ogólnego ruchu. Przenoszenie wymienionych wyżej statków i łodzi przez teren śluzy może się odbywać tylko za zgodą organów nadzorczych w sposób i w miejscu w tym celu przewidzianym.

17. Podczas śluzowania nie mogą być dokonywane na statkach znajdujących się w komorze żadne naprawy, które mogłyby spowodować przedłużenie pobytu w komorze.

18. Wyjazd statków z komory winien następować niezwłocznie po otwarciu wrot i podaniu przez dyżurnego ruchu na śluzie sygnału odjazdu.
Wyjazd statków z komory i kanału śluzowego winien odbywać się ostrożnie i zupełnie wolno.
Odejście statków na żądanie kierownika statku dyżurny ruchu na śluzie zgłasza telefonicznie do następnej śluzy.

19. W razie potrzeby zatrzymania się po przejściu śluzy statek po oddaniu sygnału dźwiękowego (trzy krótkie dźwięki) zajmuje miejsce w kanale po prawej stronie jazdy pozostawiając wolny przejazd środkiem kanału. W czasie postoju statki winny być przycumowane w sposób zapewniający całkowite bezpieczeństwo na statku.

20. Winni niestosowania się do postanowień niniejszego regulaminu będą pociągnięci do odpowiedzialności z art. 15 ustawy z dnia 7 marca 1952 o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych. (Dz. U. R. P. Nr 26 z 1952 poz. 182)

21. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych w Poznaniu

J. Sumara

Dyrektor

38

ZARZĄDZENIE
z 10. III. 1953

w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących przewozów wodnych międzybrzegowych na śródlądowych drogach wodnych podległych Zarządowki Okręgowemu Dróg Wodnych w Poznaniu.

Na podstawie § 88 ust. 7 i 8 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Mon. Pol. Nr A-87 z 1952 poz. 1368) Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych w Poznaniu

zarządza:

Postanowienia ogólne.

§ 1.

Urządzenia na śródlądowych drogach wodnych, żeglugowych i spławnych stałego przewozu publicznego między brzegami przeciwległymi jest dozwolone na następujących warunkach:

1. Uzyskania zezwolenia Włady Wodnej tj. Prezydium Wojewódzkiej lub Powiatowej Rady Narodowej w myśl art. 45 Ustawy Wodnej z dnia 19. IX. 1922 (Dz. U. R. P. Nr 62 z 1928, poz. 574).
2. Uzyskanie zezwolenia Ministra Żeglugi na przewóz osób i towarów w myśl art. 11 ustawy z dnia 7 arca 1950 o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. R. P. Nr 26 z 1950, poz. 182).
3. Zarejestrowania statku przewozowego w Rejonie Dróg Wodnych w myśl rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 kwietnia 1950 w sprawie rejestracji administracyjnej statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. R. P. Nr 21 z 1950, poz. 186).
4. Uzyskania dla statku przewozowego o powierzchni ponad 20 m², uzyskanej przez pomnożenie największej długości statku przez największą szerokość, świadectwa zdolności żeglugowej w myśl zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 2 sierpnia 1952 w sprawie świadectw zdolności żeglugowej dla statków żeglugi śródlądowej (Mon. Pol. Nr A-82 z 1952, poz. 1323).

Urządzenia przewozowe

§ 2.

1. Do uprawiania przewozu osób, towarów oraz pojazdów konnych i mechanicznych na drogach wodnych żeglownych i spławnych mogą być dopuszczone statki z własnym napędem mechanicznym i bez tego napędu, na uwięzi lub bez uwięzi oraz łodzie wiosłowe na małych przeprawach.
2. Statki przewozowe powinny być dostatecznie mocno zbudowane i utrzymywane w stanie zdatnym do użytku, należycie zaopatrzone w urządzenia pomocnicze i sprzęt.
3. Dopuszczone obecnie do ruchu statki przewozowe (promy) muszą posiadać co najmniej dwie grodzie wodoszczelne. Nowobudowane statki przewozowe winny być budowane zgodnie z przepisami technicznymi Polskiego Rejestru Statków w zakresie konstrukcji, utrzymania i bezpieczeństwa statków.
4. Statki użyte do przewozu w stosunku do potrzeb miejscowego ruchu przewozowego powinny być odpowiedniej nośności i w tym celu powinny byc pomierzone, czyli cechowane, które polega na szczegółowym wymierzeniu statków i obliczeniu jego pojemności.
5. Łodzie przewozowe pychówki lub wiosłowe powinny mieć co najmniej następujące wymiary: długość całkowita 7,5 m, długość dna = 5,5 mm, szerokość pom. burtami 1,70 m, szer. po dnie 1,20 m.
6. Do czasu ukazania się zarządzenia Ministra Żeglugi o pomierzaniu i cechowaniu statków żeglugi śródlądowej i zaopatrzenia ich w odnośne świadectwa pomiarowe, użyteczną nośność statków użytych do przewozów międzybrzegowych oraz wysokość wolnej burty dla nich ustalają każdorazowo władze żeglugowe, tj.
   a) na wodach żeglugowych Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych,
   b) na wodach spławnych Rejony Dróg Wodnych.
7. Linia największego dopuszczalnego zanurzenia na statku powinna być należycie i trwale oznaczona w postaci listwy metalowej lub drewnianej, przyśrubowanej do obu burt statku o długości co najmniej 2 m i szerokości 2 cm
   Linia ta winna być zawsze należycie pomalowana na promach białą farbą olejną.
   Dolna krawędź listwy oznacza górną granicę największego dopuszczalnego zanurzenia statku (promu), której w żadnym wypadku przekroczyć nie wolno.
   Wolna burta na promach winna wynosić co najmniej 30 cm dla promów przewozowych i 25 cm dla łodzi przewozowych.
8. Dla ustalenia największego dopuszczalnego zanurzenia dla promów przewozowych oprócz nośności statku miarodajną jest również powierzchnia dna, która winna wynosić na 3 osoby co najniej 2 m² powierzchni.

9. Wewnątrz każdego statku przewozowego powinna być umieszczona na widocznym miejscu tablica, na której czerwonymi literami na białym tle ma być uwidocznione największe dopuszczalne obciążenie w tonach oraz ilość osób lub pojazdów konnych, albo mechanicznych oraz dopuszczalna ilość osób, które za jednym przejazdem mogą być przewiezione według norm ustalonych przez władze żeglugowe, jak w § 2, pkt. 5.

10. Łodzie wiosłowe względnie pychówki użyte do przewozów międzybrzegowych powinny być dostatecznie mocno zbudowane oraz należycie wyposażone.

11. W łodziach przewozowych ławki do siedzenia pasażerów muszą być urządzone wzdłuż obu burt z pozostawieniem wolnego przejścia od dziobu do rufy.
Pasażerom nie wolno stać w łodzi podczas jazdy. Ławki muszą być należycie przymocowane, posiadać oparcie, umocnione do burt. Ławki powinny być czyste i suche. W każdej łodzi powinna być podłoga łatwo rozbieralna względnie ściśle kratownice.

12. Przypromki (pomosty) przy brzegach mają być dostatecznie mocne i urządzone w sposób zapewniający swobodne ich regulowanie w zależności od poziomu wody.

13. Drogi dojazdowe do przewozu winny być zamykane barjerami, wzbraniającymi wjazd w czasie, gdy prom jest w drodze, na przeciwległym brzegu lub nieczynny. W nocy na środku barier winno być umieszczone czerwone światło.

14. Przy stałym przewozie w zależności od nasilenia ruchu przewozowego, na brzegu wyższym nie narażonym na zwyczajne zalewy, powinno być postawione schronisko dla przewoźników oraz poczekalnia dla pasażerów, ogrzane w porze chłodnej.

Na przeciwległym brzegu powinno znajdować się urządzenie sygnałowe dla wezwania przewoźnika do przejazdu promu.

Wyposażenie

§ 3.

1. Statki przewozowe urządzone na promach na uwięzi powinny być wyposażone co najmniej w następujący sprzęt nawigacyjny, sygnałowy, ratowniczy i przeciwpożarowy, a mianowicie:

a) Sprzęt nawigacyjny

1. Dwie kotwice odpowiedniej wagi z odnośnym wyposażeniem.
2. Dwa bosaki okute z hakiem i ostrzem.
3. Dwie laski okute.
4. Jedna cuma konopna o długości 30 m.

b) Sprzęt sygnałowy

5. Dwie latarnie pozycyjne z białym światłem osłonięte od strony pokładu i umieszczone po obu burtach z góry i dołu rzeki.
6. Dwie latarnie sygnałowe ręczne: biała i czerwona.
7. Dwie flagi sygnałowe ręczne: biała i czerwona.
8. Jeden dzwon lub gong.

c) Sprzęt ratowniczy

9. Jedna łódź ratunkowa na 8—10 osób, należycie wyposażona.
10. Dwa koła ratunkowe z chwytami i linkami.
11. Dwie pompy ręczne do odlewania wody z zęzy.
12. Dwa czerpaki do odlewania wody.
13. Dwa wiadra z linkami.
14. Jedna apteczka ruchoma.

d) Sprzęt przeciwpożarowy

15. Jedna skrzynka z piaskiem.
16. Jedna siekiera.
17. Dwa drążki żelazne.

2. Przewozy wodne, urządzone na promach bez uwięzi oraz na statkach z własnym napędem mechanicznym, pod względem urządzenia oraz wyposażenia podlegają przepisom zarządzenia Ministerstwa Żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Mon. Pol. Nr A—87 poz. 1368).

3. Przewozy wodne urządzone na łodziach wiosłowych powinny być wyposażone co najmniej w następujący sprzęt:

1. Jedno koło ratunkowe.
2. Jeden bosak.
3. Czerpak.
4. Jedna kotwiczka odpowiedniej wagi.
5. Dwa wiosła na dulki (pojazdki).
6. Jedna latarnia z białym światłem.

Obsługa przewozu

§ 4.

1. Przewóz może być obsługiwany jedynie przze osobę, która uznana została przez władzę żeglugową I instancji tj. Rejon Dróg Wodnych za uzdolnioną do samodzielnego kierowania przewozem.

2. Jeśli właściciel względnie dzierżawca przewozu nie jest uprawniony do obsługiwania przewozu, winien on przyjąć wykwalifikowanego przewoźnika, odpowiadającego wymogom.

3. Służbę przewoźnika mogą pełnić tylko osoby silne, zdrowe, trzeźwe i godne zaufania. Za wszelkie czynności załogi przewozowej odpowiada przewoźnik.
W razie uzasadnionych zażaleń przewoźnik zobowiązany jest na żądanie władzy żeglugowej zwolnić pomocnika i przyjąć na jego miejsce innego, odpowiadającego wymaganiom władzy żeglugowej.

4. Przewoźnik, ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika winien złożyć podanie do Rejonu Dróg Wodnych z załączeniem:

1. Życiorysu.
2. Wyciągu z dowodu osobistego.
3. Odpisu dowodu zameldowania.
4. Świadectwa lekarskiego, stwierdzającego odpowiedni stan zdrowia do zawodu żeglarskiego, w szczególności zdolność rozróżnienia barw i dobry słuch.
5. Dwie fotografie 4,5x6 cm.

5. Ponadto ubiegających się o uzyskanie świadectwa przewoźnika na drogach wodnych żeglownych winien wykazać się dowodem odbycia co najmniej dwuletniej pracy w zawodzie żeglarskim lub przewoźnika.

6. Władza żeglugowa I instancji po zbadaniu kwalifikacji przewoźnika wyda mu świadectwo przewoźnika, z fotografią według wzoru zał. Nr 1.

7. Kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika powinien wykazać się znajomością:

1. Nazwy, przeznaczenia i konstrukcji promu przewozowego względnie łodzi.
2. Wykonywania niezbędnych, drobnych napraw, jak: uszczelnienie dna i burt, pokładu, napraw urządzeń pomocniczych itp.
3. Używania i utrzymywania w sprawności przedmiotów wyposażenia nawigacyjnego, przeciwpożarowego i ratowniczego.
4. Zachowania się podczas pracy na przewozie, w warunkacha normalnych jazdy lub w warunkach wyjątkowych jak: podczas mgły, śnieżycy, burzy, przy tonięciu statku, pożarze, zderzeniu i innych nieszczęśliwych wypadkach.
5. Przepisów u uprawnieniu żeglugi i spławu, a w szczególności w odniesieniu do ruchu, postoju, mijania statków, wyposażenia, oznakowania przewozów wodnych.

Ruch przewozów

§ 5.

1. Przewozy i ich przyczółki powinny być urządzone w taki sposób aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu.

2. Lina lub łańcuch mają być w taki sposób umocowane, aby w razie grożącego niebezpieczeństwa można było prędko i łatwo uwolnić prom z uwięzi i swobodnie z nim odpłynąć.

3. Władze żeglugowe I instancji każdorazowo ustalają najwyższy stan wody, żeglugowy lub spławny, do którego jest dopuszczalny ruch przewozowy. Stan ten powinien być odpowiednio zamarkowany na miejscu.

4. Lina lub łańcuch przewozowy powinne być zawieszone w taki sposób, ab ynajniższy punkt liny lub łańcucha był wzniesiony na rzekach żeglownych na wysokości co najmniej 5,50 m, a na rzekacha skanalizowaych i kanałach żeglugi na wysokości 4,50 m i na rzekacha spławnych na wysokości 2,50 m ponad najwyższy stan wody, przy którym żegluga lub spław może się jeszcze odbywać.

5. Liny lub łańcuchy, przystosowane do opuszczenia powinny być stale opuszczone na dno drogi wodnej, a naciągane tylko w celu każdorazowego uruchomienia promu.

6. Miejsca zanurzenia liny łańcucha powinny być oznaczone znakiem na obu brzegach żeglugowych Nr 18 tj. białe prostokątne tablice z czerwonym obramowaniem z wymalowaną na nich czarną kotwicą, obróconą trzonem w dół, przeciętą czerwonym pasem po przekątnej z lewego górnego do prawego dolnego kąta.

7. W porze nocnej promy stojące przy brzegu winny być ustawione w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu oraz powinny być oznaczone sygnałem Nr 33 tj. jasnym białym światłem, umieszczonym na wysokości co najmniej 2 m nad powierzchnią wody.

8. W porze nocnej lub podczas gęstej mgły przewozy podczas jazdy powinny dawać przerywane sygnały gongiem, a ponadto powinny być oznaczone sygnałem Nr 46, tj. jasnym białym światłem po obu burtach promu. Światła mają być osłonięte od strony pokładu.

9. Przewoźnik powinien utrzymywać ruch przewozowy w czasie i w godzinach, wyznaczonych bez żadnych przerw w miejscu wyznaczonym i w sposób, ustalony przez władzę wodną i zastrzeżony w zezwoleniu wodnoprawnym.

10. W nocy podczas silnego wiatru oraz przy wysokiej wodzie przewoźnik obowiązany jest do przestrzegania szczególej ostrożności podczas jazdy.

11. W czasie burzy, sztormu, pochodu lodów kursowanie promu na ten czas powinno być wstrzymane do czasu nastania warunków normalnych.

12. Używanie żagla do napędu promu względnie łodzi przewozowej jest wzbronione.

13. Podczas zbliżania się statków lub tratew przewoźnikowi nie wolno odbijać z promem od brzegu.

Przepisy porządkowe

§ 6.

1. Przewoźnik powinien stale dbać o stan bezpieczeństwa przewozu i bezpieczeństwo publiczności, korzystającej z przewozu

2. Pomosty przy brzegach jak i klapy wjazdowe i zjazdowe powinny być utrzymywane w należytym stanie, aby wygodny i bezpieczny dostęp do przewozu we wszystkich porach roku i żeglownych stanach wody, był zapewniony.

3. Przewoźnik powinien utrzymywać przewóz ze wszystkimi urządzeniami w należytym stanie i czystości.

4. Przed wjazdem na prom, przewoźnik obowiązany jest sprawdzić czy prom jest należycie umocowany do brzegu, a w szczególności przestrzegać aby kierowca lub woźnica nie wjeżdżał ani wyjeżdżał bez zezwolenia przewoźnika.

5. Względem pasażerów przewoźnik i jego pomocnicy winni przestrzegać należytej uprzejmości i grzeczności.

6. Pasażerowie na przewozie powinni zachowywać się spokojnie i zastosować się do zarządzeń i nakazów przewoźnika bezwzględnie i bezwłocznie.

7. Pasażerowie, jeźdźcy i piesi, pojazdy konne i mechaniczne mają być przeprowadzone w kolejności przybycia do przewozu względnie z uwagi na warunki bezpieczeństwa według wskazówek przewoźnika.

8. Jeźdzcy powinni zsiąść z koni i na przewozie trzymać je za uzdy. Woźnice mają stać na przewozie przy zwierzętach pociągowych. Podróżujący wozami lub samochodami powinni, za wyjątkiem chorych, zejść z pojazdów

9. Przed wjazdem na prom, przewoźnik obowiązany zamknąć wyjazd barierką lub łańcuchem, przed odjazdem winien być zamknięty w ten sam sposób wjazd na prom. Zamknięcia nie wolno usuwać przed lądowaniem, a dopiero po przybiciu promu i należytym umocowaniu przy brzegu.

10. Niespokojnych, niebezpiecznych lub złośliwych zwierząt nie wolno przeprawiać równocześnie z innymi zwierzętami lub ludźmi. Jeźdźcy, woźnice, poganiacze zwierząt itp. winni ustawiać zwierzęta i wozy według wskazówek przewoźnika.

11. Pasażerowie piesi mają zajmować miejsca, wskazane przez przewoźnika. Osoby pijane przewoźnik może wykluczyć od przeprawy, jak również zobowiązany jest do wykluczenia takich osób na żądanie pasażerów promu.

12. W okresie wysokich wód i wylewów, w granicach ustalonych i zamarkowanych, gdy wsiadanie i wysiadanie na miejscu lądowania jest utrudnione lub niemożliwe, przewoźnik winien według możności dołożyć wszelkich starań, ustawić pomosty z desek itp., aby pasażerowie mogli wylądować bezpiecznie, wygodnie i suchą nogą.

Przeprawy po lodzie

§ 7.

1. W czasie zupełnego zamarznięcia rzeki, gdy lód osiągnie taką grubość, że przechodzenie lub przejazd przez lód jest możliwy i bezpieczny, posiadacz przewozu może za zezwoleniem Rejonu Dróg Wodnych urządzić przeprawę po lodzie. Przewoźnik powinien dbać o wygodny i bezpieczny dostęp, wjazd i wyjazd.

2. Nagromadzenie odrębywanej z brzegow kry, celem wzocnienia drogi lądowej na rzece jest wzbronione.

3. Gdy przejście po pokrywie lodowej staje się niepewnym, przewoźnik zobowiązany jest oznaczyć miejsce niepewne znakiem ostrzegawczym, a gdy przechodzenie względnie przejazd grozi niebezpieczeństwem, przewoźnik winien zamknąć barierami dostęp do drogi lodowej.

Opłaty przewozowe

§ 8.

1. Taryfę opłat przewozowych ustala władza wodna w porozumieniu z władzą żeglugową.

2. Przewoźnikowi i jego pomocnikowi nie wolno żądac żadnych dodatkowych opłat, nie przewidzianych taryfą.

3. Przewoźnik zobowiązany jest ustawić na brzegu przy przewozie w widocznym i dostępnym miejscu tablicę z wypisaną na niej trwałym i wyraźnym pismem taryfe przewozową, dozwolonym obciążeniem promu lub łodzi oraz godzinami ruchu.

4. Na żądanie przewoźnika pasażer winien opłatę przewozową uiścić z góry.

5. Władze wodne i żeglugowe oraz organa im podległe jak nadzorcy i straż dróg wodnych korzystają z przewozów bezpłatnie. To samo przysługuje strażnikom wałowym.

Nadzór nad ruchem przewozów

§ 9.

1. Nadzór nad przewozem sprawują organa władzy wodnej i władzy żeglugowej, których zarządzenia przewoźnik winien wykonywać bezwłocznie i bezwarunkowo.

2. Stan przewozów sprawdzają — Rejony Dróg Wodnych co najmniej dwa razy do roku, wiosną i jesienią, a ponadto przy okazji innych przejazdów służbowych.

3. Poza tymi zwyczajnymi rewizjami, władze żeglugowe I instancji i jej organa wykonawcze służby wodnej tj. nadzorcy i strażnicy dróg wodnych są uprawnione każdego czasu do przeprowadzenia kontroli stanu przewozów i do wydawania zarządzeń celem usunięcia braków i niedomagań.

4. O wykonanych remontach kapitalnych na przewozach, posiadacz względnie przewoźnik powinien donosić władzy żeglugowej I instancji, która zarządzi na koszt właściciela rewizję stanu przewozu.

Załącznik nr 1

Rejon Dróg Wodnych

w ....

Nr ....

Miejsce na fotografię

ŚWIADECTWO PRZEWOŹNIKA

Rejon Dróg Wodnych poświadcza, że okaziciel niniejszego

Ob. ....

zamieszkały w ....

uprawniony jest do samodzielnego kierowania międzybrzegowym przewozem wodnym na rzece ....

.... w miejscowości ....

w postaci ....

o wymiarach ....

za nr rejestracyjnym ....

KIEROWNIK
Rejonu Dróg Wodnych
w ....
(podpis)

Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych w Poznaniu
J. Sumara
dyrektor

CZĘŚĆ II — OGŁOSZENIA

39

I. OGŁOSZENIE

Na podstawie art. 24 pkt. 3 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 22. III. 1928 r. o postępowaniu administracyjnym (Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 341) zawiadamia się, że w Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Grudziądzu, Wydział Budownictwa (pokój 225) jest do odebrania zarządzenie z dnia 14. 4. 1953 dotyczące rozbiórki wypalonego wskutek działań wojennych budynku, położonego przy Placu 23 Stycznia nr 18 w Grudziądzu, adresowane do ob. Pawłowskiego Władysława, dawniej zamieszkałego w Grudziądzu, a obecnie przebywającego w nieznanym miejscu pobytu.

Doręczenie uważa się za dokonane w dniu 2-go ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy.

Przewodniczący
Prezydium Miejskiej Rady Narodowej
(—) Władysław Dąbrowski

40

OGŁOSZENIE

o sporządzeniu protokółów zdawczo-odbiorczych

Na podstawie § 73 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 stycznia 1947 w sprawie trybu postępowania przy przejmowaniu przedsiębiorstw na własność Państwa (Dz. U. R. P. Nr 16 poz. 62) ogłasza się, że sporządzone zostaną protokóły zdawczo-odbiorcze następujących przedsiębiorstw przejętych na własność Państwa.

1) Cegielnia Willi Muller, Piaseczno, pow. Sępólno w dniu 8. V. 1953 godz. 10 w lokalu przedsiębiorstwa.

2) Cegielnia Świecie w Świeciu n/W, ul. Dworcowa 2 w dniu 13. V. 53 r. godz. 10,00 w lokalu przedsiębiorstwa.

3. Cegielnia i tartak Leonard Klabunde, Skarszewy, pow. Kościerzyna, w dniu 19. V. 53 godz. 9 w lokalu przedsiębiorstwa.

4) Cegielnia, Fabryka Rur i Dachówek Cementowych. Więcbork pow. Sępólno, ul. Wyzwolenia 16 w dniu 26. V. 53 r. godz. 10,00 w lokalu przedsiębiorstwa.

Przedsiębiorstwa powyższe zostają objęte przez Bydgoskie Zakłady Wapienno-Piaskowe, Przedsiębiorstwo Państwowe w Bydgoszczy, Plac Bohaterów Stalingradu 20.

Wzywa się właścicieli powyższych przedsiębiorstw oraz właścicieli składników majątkowych znajdujących się w powyższych przedesiębiorstwach do stawienia się w czasie i miejscu wyznaczonym do sporządzena protokółu zdawczo-odbiorczego.

Bydgoskie Zakłady Wapienno-Piaskowe
w Bydgoszczy

41

KOMUNIKAT

Administracja Dziennika Urzędowego Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy zawiadamia, że opłaty za ogłoszenia o zagubieniu dokumentów należy uiszczać na konto w Narodowym Banku Polskim III Oddział Miejski w Bydgoszczy Nr 394/420/201/III. Konto PKO zostało zlikwidowane. Opłatę za ogłoszenie należy wpłacić przed zgłoszeniem o zagubieniu w Redakcji.

Redakcja Dziennika Urzędowego
Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy

Adres Redakcji i Administracji: Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, Wydział Prawny, Bydgoszcz, ul. Curie Skłodowskiej, barak V. Redakcja i Administracja czynne od godz 8—15

PRENUMERATA „Dziennika Urzędowego Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy" wynosi: rocznie zł 18,—. półrocznie zł 10,—. Cena pojedynczego egzemplarza do 4-ch stron druku 0,90 zł. Przy większej ilości stron o 0,30 zł więcej od każdej drukowanej strony. **CENY OGŁOSZEŃ:** o zagubionych dokumentach: ryczałt zł 10,50 od jednego dokumentu, po zł 1,50 od każdego dalszego dokumentu, konkursy i przetargi zł 1,80 za wiersz jednoszpaltowy. Ogłoszenia handlowe i bilansowe oraz inne zł 2,70 za wiersz mm 1 szp. Za układ tabelaryczny dolicza się 100%.

Konto bankowe: Dziennik Urzędowy Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy, Narodowy Bank Polski III Oddz. Miejski w Bydgoszczy, nr 394/420/201/III

Cena zł 1,50

RSW „Prasa" Bydg. 27. 4. 53 na skład zam. 1704 nakl. 1700 A4 druk sat. 60 g Al dr. uk. 30. 4. 53 E-4-12219

ODBIORCA:

